

Amt für Raumplanung
Kreuzbodenweg 2
Mitwirkung KRIP BL
4410 Liestal

[per Email an raumplanung@bl.ch](mailto:raumplanung@bl.ch)

Basel, 15. März 2018

Öffentliche Vernehmlassung
Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)
Entwurf Anpassung 2017 "Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation"
Stellungnahme VCS beider Basel

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Pegoraro
Sehr geehrte Damen und Herren

Danke für die Einladung zur Stellungnahme betreffend Anpassung 2017 «Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation» (nachstehend Anpassung) des Kantonalen Richtplanes Basel-Landschaft.

Wir verwenden folgende Abkürzungen: AggloP (Agglomerationsprogramm Basel), ARE (Bundesamt für Raumentwicklung), ARP (Amt für Raumplanung BL), BFS (Bundesamt für Statistik), BL (Kanton Basel-Landschaft), KRIP (Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft), LRV (Landratsvorlage), MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (Öffentlicher Verkehr), RPG (Bundesgesetz über die Raumplanung).

1. Grundsätzliches

1.1 Grundverständnis AggloP

- Die LRV bringt wenig zum Ausdruck, worum es bei der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr im Rahmen des AggloP hauptsächlich geht. Nämlich nicht bloss darum, «die agglomerationsrelevanten Siedlungsprojekte der Gemeinden» zu identifizieren und «mit den erforderlichen Mobilitätsanforderungen» zu verknüpfen (LRV, S. 6). Hauptziel ist umgekehrt eine Siedlungsentwicklung, die keinen unverträglichen Agglomerationsverkehr auslöst. Der Bund will, dass die Agglomerations-Mittel so eingesetzt werden, «dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen und sich die Verkehrssicherheit erhöht» (Vernehmlassungsvorlage, Erläuternder Bericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr, S. 2).

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9
www.vcs-blbs.ch, info@vcs-blbs.ch

- Ausdruck des verkehrten Vorgehens ist auch die ausstehende Mobilitätsstrategie, die erst nachgereicht werden soll, anstatt Grundlage für Richtplaneinträge zu sein.

1.2 Richtigstellungen

- Projekte des Fuss- und Veloverkehrs gemäss AggloP sind nicht alle unter den LV-Paketen subsumiert, wie es die LRV suggeriert (S. 9). Es gibt explizite Projekte im A-Horizont, die entsprechend einen Richtplaneintrag benötigen (s. unten). Gemäss Vorgaben des Bundes müssen A-Projekte im KRIP den Status "Festsetzung" haben, wie die LRV selber festhält (LRV, S. 5).

- Es trifft nicht zu, dass im Rahmen der AggloP keine Mobilitätsmanagementkosten durch den Bund mitfinanziert werden (Objektblatt V1.2, A. Ausgangslage). Im Prüfbericht des Bundes ist eine «Liste der pauschal mitfinanzierten Massnahmen nach Artikel 21a MinVV – Priorität A Bereich Verkehrsmanagement» aufgeführt. Es sollen «Pakete VM» von 11 Agglomerationen mitfinanziert werden. Das AggloP Basel ist nicht aufgeführt.

- Es ist unklar, nach welchen Kriterien Projekte in der Kompetenz des Bundes in die örtlichen Festlegungen des KRIP aufgenommen werden bzw. nicht.

1.3 Darstellung Richtplankarten

- Unterschiedliche Karten-Darstellungen erschweren die Lesbarkeit der Vernehmlassungs-Unterlagen unnötig.

- Die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur verwenden verschiedene Signaturen für Gleiches. Das ist unnötig verwirrend. Nicht nachvollziehbar ist auch, nach welchen Kriterien geplante Infrastruktur-Bauvorhaben in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur ausgewiesen sind, bzw. nicht.

- Die Richtplan-Gesamtkarte verwendet für übergeordnete Projekte und für Trassefreihaltung auf dem Kantonsstrassennetz nur ungenügend abweichende Signaturen.

- In der Richtplan-Gesamtkarte sollten die Bauvorhaben betitelt werden und es sollte ihnen – wo entsprechend – die Bezeichnung aus dem AggloP beigegeben sein.

1.4 Verwendete Begriffe

- Unterschiedliche Begriffe erschweren die Lesbarkeit der Vernehmlassungs-Unterlagen unnötig.

- Der Prüfbericht des Bundes unterscheidet Projekt-Kategorien, die auch in der LRV unterschieden werden sollen. So listet der Bund z.B. Bushöfe nicht unter ÖV-Projekten, sondern unter "Multimodalen Umsteigepunkten". Umgestaltungen von Strassen subsumiert er nicht unter MIV-Projekten, sondern unter "Strassengestaltungsprojekten". So ist es praktisch unmöglich zu überprüfen, ob die vom Bund priorisierten Projekte auch tatsächlich in den KRIP übernommen wurden.

- Alle Projekte in der Zuständigkeit des Bundes sollen als solche bezeichnet werden. Das Vorhaben, den Zusatz "Kompetenz Bund" erst bei einer Gesamtrevision überall wo nötig zu ergänzen, schafft Verwirrung.

- Es soll einheitlich die Bezeichnung H18 oder A18 verwendet werden, vorliegend unterscheidet sich die Bezeichnung im KRIP (H18) und in der LRV (A18).
- Die übergeordneten Projekte Strasse bzw. ÖV sollen mit einem Zwischentitel oder mit einem Zusatz in der Objektblattbezeichnung auf einen Blick unterscheidbar sein.
- Die Begriffe Trasseesicherung (Objektblätter, mit und ohne Klammerzusatz Korridor) und Trasseefreihaltung (Richtplankarten) bzw. Korridor und ÖV-Korridor sollten einzeln definiert oder nur ein Begriff verwendet werden.
- Der Zusatz "Neubau" scheint in den örtlichen Festlegungen der Objektblättern beliebig verwendet bzw. weggelassen zu sein.

2. Objektblätter

- Es sollen auch die Projekte des Fuss- und Veloverkehrs mit Priorität A (LV-Projekte A) im Richtplan vermerkt werden. Zumindest die grösseren Vorhaben ab Kosten von CHF 1 Mio. sollen einen Eintrag erhalten. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb LV-Projekte im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern keine planerische Darstellung erhalten sollen, da ja auch sie eine örtliche Festlegung haben.
- Entsprechend sollen die Objektblätter der kant. Radrouten bzw. Fusswege ergänzt oder aber neue Objektblätter geschaffen werden.

V1.2 Agglomerationsprogramm

Planungsgrundsätze, Korrektur (neu: unterstrichen, ~~alt~~: durchgestrichen)

b) «Bestandteile des Agglomerationsprogrammes sind»:

- Pt. 1: «die für ~~die~~ eine siedlungs- und umweltverträgliche Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung»,
- Pt. 2: «die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan ~~oder~~ und spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramms wichtige Anforderungen an die Siedlungsentwicklung»

V2.1 Übergeordnete Projekte (Strasse)

- Die Auswirkungen der übergeordneten Strassen-Projekte auf die Umwelt sind – wo überhaupt untersucht – beliebig formuliert: Einmal wird der Grundwasserschutz (H18, Vollanschluss Aesch) als Kriterium gewählt, bei einem andern Projekt die angeblich ausbleibende Mehrbelastung der Luft, bloss weil es sich um eine Tunnellösung (ohne Abluft?) handelt, bei einem dritten Projekt wird eine Lärmreduktion behauptet, ohne entsprechende flankierende Massnahmen aufzuführen, welche einen allfälligen Entlastungseffekt sichern würden. Betreffend den Sanierungstunnel Belchen wird eine Vermeidung von Stausituationen angenommen, obwohl gemäss UVP auch mit dem Sanierungstunnel keine Mehrkapazität angeboten werden darf. Es ist stossend, dass sogar bei Projekten mit dem Status Festsetzung (z.B. H18, Muggenbergtunnel), keine konkreten, konsistenten Aussagen über die Umwelteffekte gemacht werden. Die Konsequenzen des Strassenausbaus folgen im KRIP einer widersprüchlichen Logik. Während bei einem Projekt der stets resultierende Mehrverkehr offen zugegeben wird (Umfahrung Laufen

Zwingen: «Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen») wird er bei anderen Projekten bestritten.

- Kapazitätsausbauten auf dem Strassennetz konkurrenzieren den ÖV. Das ist umso unsinniger, wo gleichzeitig der ÖV ausgebaut wird. So torpedieren z.B. die Projekte H18 Muggenbergtunnel, Vollanschluss Aesch und Kapazitätserhöhungen auf der H 18 unmittelbar den Doppelspurausbau Laufental und wirken dem dringend nötigen Umsteigeeffekt entgegen. Die Kapazitätssteigerung auf der A2 (Rheintunnel) widerspricht allen Absichten, die S-Bahn Region Basel zu stärken (z.B. durch zusätzliche Haltestellen gemäss Eingabe STEP 2030/35).

- Wir lehnen die Kapazitätserweiterungen für den Strassenverkehr ab und entsprechend die örtlichen Festsetzungen im KRIP.

- Wir begrüssen in aller Form die Streichung der "H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss)" aus dem KRIP.

- Das Projekt "Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)" ist keinesfalls als Autobrücke zu realisieren. Es soll als Fuss- und Velobrücke in ein entsprechendes Objektblatt überführt und aus dem Objektblatt V2.1 gestrichen werden. Allenfalls ist aus unserer Sicht eine Tram-/Fuss/Velo-Brücke denkbar (Aufnahme entsprechend auch in Objektblatt V2.3 Schienennetz).

V2.1 Übergeordnete Projekte (Schiene)

- Wir begrüssen die übergeordneten Schienenprojekte. Das Herzstück S-Bahn hat aus unserer Sicht aber angesichts des in weiter Ferne liegenden Realisierungshorizonts (wir rechnen mit einer Inbetriebnahme frühestens 2050) geringe Priorität im Vergleich zu den verschiedenen Entflechtungsbauwerken und dem 3. Juradurchstich.

V2.2 Kantonsstrassennetz

- Wir lehnen die Aufnahme von Strassenprojekte im KRIP ab, die nicht einzig der Verkehrssicherheit für die nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen und der Verkehrsberuhigung dienen.

- Die MIV-Projekte auf den Kantonsstrassen sind in keiner Weise geeignet, MIV-Mehrverkehr zu vermeiden und den Agglomerationsverkehr nachhaltiger zumachen. Sie fördern gerade nicht das im dichten Siedlungsraum nötige platzsparende Umsteigen vom MIV auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Sie zerstören zudem wertvollen Naturraum.- Wiederum sind die Umweltauswirkungen der Strassen-Projekte rudimentär beschrieben (z.B. Teilumfahrung Reinach: «neue Achse noch nicht untersucht»). Sie berücksichtigen nicht den durch neue Angebote erzeugte Mehrverkehr. Bei den Umfahrungsprojekten sind keine verbindlichen, zwingenden flankierenden Massnahmen dargelegt. Allfällige Entlastungseffekte werden nur behauptet, nicht aber gesichert. Der Abbau von Wartezeiten machen die Autofahrt zusätzlich attraktiv (z.B. Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge).

- Insbesondere Umfahrungsstrassen ohne hiebundstichfesten Rückbau der umfahrenen Strasse (rechtlich und finanziell gesicherter Projektbestandteil) lehnen wir – gemäss Erfahrungen mit der A22 – deziert ab. Kann-Formulierungen für Verkehrsberuhigungen (z.B. Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau) haben keinerlei Verbindlichkeit und damit aus Umweltsicht keinen Wert.

- Auch gegen die Teilumfahrung Reinach Süd melden wir vehement Opposition an, die Trasseesicherung ist zu streichen. Sie schafft eine «Südumfahrung light», welche im Birstal die letzten Flecken

Naherholungsgebiet zerstört und die Gemeinden Oberwil und Therwil mehrbelasten. Auch eine unterirdische Linienführung würde Zufahrtsbauwerke erfordern und Mehrverkehr verursachen. Das Projekt stammt aus der ELBA-Strassenoffensive, welche vom Volk verworfen wurde. Die Verkehrsprobleme in Reinach sind gemäss den Anforderungen eines umwelt-, klima- und siedlungsverträglichen Agglomerationsverkehrs zu lösen.

- Wir lehnen einen Tunnel Allschwil ab (Planungsanweisung b). Er ist Bestandteil des vom Volk deutlich verworfenen Strassenprojekts Umfahrung Allschwil (Ablehnung ELBA, s. oben). Es besteht kein Auftrag für diesen KRIP-Eintrag.

- Wir lehnen explizit auch den Ausbau der Langmattstrasse in Oberwil ab, die Trasseesicherung ist zu streichen. Von der Bevölkerung in Oberwil wurde dieser Ausbau schon mehrmals verworfen. Eine Studie im Auftrag von Gemeinde und Kanton belegt, dass es für den Ausbau keine Notwendigkeit gibt (inzwischen sind im Gebiet Mühlematt keine Fachmärkte mehr zulässig). Entgegen dem Anpassungsentwurf muss also nicht mehr geklärt werden, «Ob die Verbindung zwischen Mühlematt- und Bielstrasse notwendig ist bzw. die Eingriffe hierfür gerechtfertigt sind» (Anpassung 2017, S. 22).

- Auch alle Massnahmen, die mit Mitteln aus dem NAF finanziert werden sollen, müssen die ordentlichen umwelt- und raumplanungsrechtlichen Verfahren durchlaufen und die Anforderungen der Umweltgesetzgebung (z.B. in den Bereichen Luft, Lärm, Natur und Landschaft) einhalten. Der VCS wird die Interessen der Umwelt anwaltschaftlich wahrnehmen, wie es seinem Vereinszweck entspricht.

V2.3 Schienenetz

- Wir unterstützen die Aufnahme der ÖV-Projekte in den KRIP. Sie sollen schnellstmöglich realisiert werden.

- Insbesondere begrünnen wir, dass die Trammerschliessung Salina Raurica nicht länger etappiert werden soll, sondern nun als vollwertige Netzergänzung festgesetzt ist.

- Wir verlangen dringend, dass die gestrichenen Passagen betreffend die parallele Ergänzung des Fuss- und Velowegnetzes sowie die direkte Anbindung der Tramlinie an den Bahnhof Pratteln wieder aufgenommen werden. Die Streichungen sind nicht nachvollziehbar:

- «Die Tramverlängerung bietet die attraktive Möglichkeit, das LV-Netz zu ergänzen und zu stärken. Insbesondere die Korridore Gallenweg (mit Anschluss an die SBB) und Grüssenhölzliweg werden zu attraktiven Langsamverkehrsachsen.»

- «Der neue Tramlinienabschnitt wird dank der Verlängerung direkt mit dem Bahnhof Pratteln verbunden. Die Verknüpfung erfolgt über direkte Zugänge zu den Gleisen.»

- Das Wendegleis Aesch soll als Zwischenergebnis statt nur Vororientierung festgelegt werden.

- Für eine Tram-Linienführung vom bestehenden Trasse der Waldenburgerbahn in Richtung Hafen Birsfelden (Tram Sternenfeld) soll ein Tramkorridor als Vororientierung im KRIP aufgenommen werden.

V3.1 Kantonale Radrouten und V3.3 Fusswege

- Es fehlt der explizite Eintrag der Fussgänger-/Veloprojekte (LV-Projekte) gemäss AggloP in die Richtplankarten und Objektblätter (örtliche Festlegung). Zumindest die im Hauptbericht des AggloP

ausgewiesenen Fussgänger-/Veloprojekte (Anhang 4) ab CHF 1 Mio sind auszuweisen und zu beschreiben (und allenfalls mit «Kompetenz Gemeinde» zu ergänzen):

- Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau (LV13)
- BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica (LV14)
- Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse «Fröschmatt» (LV27)
- Liestal: Abstellanlagen Velo (LV38)
- Liestal: LV-Verbindung Schwieriweg – Oristalstrasse entlang der Anlage SBB (LV39)
- Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal (LV40)
- Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf (LV41)
- Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten (LV44)
- Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse (LV45)
- Laufen: Fussweg Nau Nord (LV49)
- Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz (LV54)
- Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil – Parc des Carrières (LV55)

- Im Prüfbericht des Bundes (Vernehmlassung) müssen A-Projekte im KRIP den Status "Festsetzung" haben, wie die LRV selber festhält (LRV, S. 5). Diese Festsetzung und entsprechender Richtplaneintrag fehlt aber für die vom Bund gemäss Vernehmlassungsvorlage mitfinanzierte A-Projekte "Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau" und "Langsamverkehrsachse Salina Raurica". Beide Projekte sind nicht unter dem "Paket LV A-Liste" subsumiert.

- Das Projekt «Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)» soll als Fuss- und Velobrücke in die entsprechenden oder ein neues Objektblatt überführt und aus dem Objektblatt V2.1 gestrichen werden.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen aufzunehmen.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VCS beider Basel



Stephanie Fuchs

Geschäftsführerin